LES ESCALES ARABES AU DÉBUT DE L'ISLAM

par

Muhammad Hamidullah

Professeur à l'Université d'Istanbul

TIRE A PART DE

« LES GRANDES ESCALES »

I

RECUEILS DE LA SOCIETE JEAN BODIN

T. 32. 1974

COLLOQUE ORGANISE PAR

LA SOCIETE JEAN BODIN

EN COLLABORATION AVEC LA

COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME

(10e Colloque d'Histoire maritime)

XII

LES ESCALES ARABES AU DÉBUT DE L'ISLAM

par

Muhammad Hamidullah
Professeur à l'Université d'Istanbul

Introduction

Nous nous limiterons ici à la navigation commerciale des Musulmans au début de leur civilisation ; quelques mots sur l'arrière-plan historique seront ajoutés pour mieux comprendre la situation du temps du Prophète Muhammad (569-632) [1]. Déjà sous le califat de 'Uthmân, en l'an 26 de l'Hégire (647 de l'ère chrétienne), le territoire islamique s'étendait sur trois continents, et les armées musulmanes avaient pénétré aussi bien en Andalousie [2] qu'en Chine [3], en Arménie [4] que dans l'Inde [5]. Du temps des 'Abbâsides, les commerçants musulmans se

---

[1] Voir en général, Hamidullah, *Le Prophète de l'Islam, sa vie et son œuvre*, 2 vols., Paris 1959. Pour la date de sa naissance et pour la chronologie voir en particulier l'article du même « The Nasi', the Hijrah Calendar and the Need of Preparing a New Concordance for Hijrah and Gregorian Eras » in : *Islamic Review*, London, t. 57, February 1969.

[2] Hamidullah, *al-Wathâ'iq as-siyâsîya*, No 371, (citant Tabari, *Ta'rîkh*, I, 2817, Balâdhuri, *Futûh*, p. 408 entre autres).

[3] Hamidullah, *Document sur la diplomatie musulmane*, I, 84, d'après Balâdhuri, *Futûh*, p. 408, et Barthold, *Turkestan*, p. 6.

[4] Hamidullah, *Documents*, I, 70.

[5] Hamidullah, *Documents*, I, 86.

rendaient dans les ports de la Baltique; et les tentatives avaient été faites pour découvrir les Amériques [6]. Chaque période et même chaque pays avait son historien. Le leit-motiv en Islam, dans tous les domaines, est l'œuvre du Prophète, aussi bien pour la vie spirituelle et religieuse que temporelle et matérielle. De là l'importance de cette époque.

Arrière-plan

Ce fut probablement W. Barthold [7] qui, le premier, attira l'attention de la science occidentale sur le fait que le Bédouin du continent désertique de l'Arabie ne doit pas être considéré comme complètement à l'écart de la navigation maritime. Non seulement parce que l'Arabie est une presqu'île, avec des centaines de milliers de kilomètres de côtes, mais aussi parce que même le document le plus ancien de l'Arabie, le Coran [8] en parle presque une centaine de fois.

Dans le Coran (54/13), il y a d'abord la question de la construction des navires « avec planches et clous », déjà du temps de Noë. On savait donc la métallurgie aussi.

Le Coran a cité au moins trois synonymes pour le navire : *fulk, safina* et *jâriya* [9], sans parler des termes pour ancrer et arriver au port [10], etc. Il dit (45/11) que Dieu a assujetti la mer

[6] Entre autres études, cf. Hamidullah, « Les Musulmans en Amérique d'avant Christoph Colomb », dans : *France-Islam*, Paris 1969, Nos. 11-14.

[7] Barthold, « Der Koran und das Meer », dans : *Zeitschrift der Deutschen morgenländischen Gesellschaft*, t. 82, p. 37-43 (en effet, résumé allemand de son article en russe par H. Ritter).

[8] Le Coran est le premier livre jamais écrit en langue arabe. Pour l'histoire de sa codification et transmission, voir Hamidullah, *Le Coran*, Paris 1959 et plusieurs fois par la suite; voir surtout l'introduction, p. xxvi-xxx.

[9] Pour *fulk*, voir 2/164 etc. une vingtaine de fois. Pour *safîna*, voir 18/72, 18/80, 29/15. Pour *jâriya*, voir 42/32, 51/3, 55/24, 69/11.

[10] Coran 11/41, etc.

au service de l'homme, pour voyager et faire du commerce par la grâce de Dieu. Les navires, dit le Coran des dizaines de fois, sont un grand don de Dieu, puisqu'ils transportent l'homme et ses biens, sans être noyés dans l'eau; et il parle (16/14, 35/12) comment la propulsion manuelle des navires de son époque se faisait avec bruit etc.

Il y a de longues et nombreuses descriptions des tempêtes sur la mer, et de l'angoisse des voyageurs : comment ils se tournent alors vers Dieu dans cette détresse, puis L'oublient une fois arrivés à terre ferme. Il rappelle (16/14, 35/12, 5/99) que c'est Dieu qui donne la possibilité d'extraire de la mer « chaire fraiche » pour manger et les « objets de décoration » (comme la perle etc.) pour parure; et le Coran sait que la pêche se faisait aussi bien dans les eaux douces que dans les eaux salées.

Tout cela ne peut se décrire dans le Coran que si les auditeurs, les Arabes, le comprenaient par leurs expériences quotidiennes. Comment peut-on dire à un nomade du désert, qui n'a jamais connu la navigation, que naviguer sur la mer non éclairée, se sauver lors des tempêtes avec des vagues comme des montagnes, dominer même les profondeurs des mers, tout cela constitue un des plus grands bienfaits de Dieu ? Pour qu'il le comprenne, il faut qu'il l'ait connu d'expérience personnelle et ancestrale.

L'histoire de Jonas dans le Coran (37/140-141) parle d'un autre aspect des voyages maritimes : « Quand il s'enfuit vers l'arche comble. Puis on tira au sort, et il fut de ceux qu'on devait jeter à la mer ». Nous apprenons ainsi qu'à cette époque lointaine, non seulement les bagages mais même les hommes « superflus » devaient être jetés dans la mer, pour alléger le poids du navire en danger.

Une histoire parabolique d'un certain Mousà — qui semble n'être autre que Gilga-Mech — parle non seulement des voyages et des transports maritimes, mais aussi de ce que certains rois tyranniques usurpaient les beaux bateaux étrangers qui visitaient les ports (cf. Coran 18/79). D'après certains commenta-

teurs du Coran, il se réfère à un roi de 'Umân (Oman), en Arabie du Sud-Est.

La langue arabe est très riche en termes maritimes. On a même dressé de longues listes des noms de bateaux en langue arabe [11], (une centaine et même plus). Mais je ne relèverai ici que le terme « bon vent » employé dans le Coran (10/22), tout comme l'expression significative dans le même texte (8/46) : « Son vent est parti » dans le sens de la perte de toute puissance de manœuvre. Si les expressions purement maritimes deviennent partie intégrante du parler quotidien, c'est que les Arabes étaient intimement liés avec la mer et la navigation, et cela déjà avant l'Islam.

Un autre terme souvent employé dans les traités et les pactes conclus par le Prophète [12], est également d'origine maritime : « tant que la mer mouillera les coquilles » pour dire : « toujours ». Plus précisément le terme est de mouiller la *soufa.* S'agit-il de *souf-al-bahr,* — espèce de laine qu'on extrait des coquilles dans la mer de Tunisie, et qui change de couleur selon l'angle d'où on voit celui qui porte le vêtement tissé de ce matériau (cf. Ibn al-Baitâr, ou mon *al-Wathâ'iq as-siyâsîya,* glossaire) — on est saisi d'étonnement que les produits de pays aussi lointains influencent la langue arabe d'usage quotidien du temps du Prophète.

Escales a la veille de l'Islam

Sans qu'il nous soit possible de situer exactement dans la chronologie, signalons quelques faits concernant les escales en Arabie, à la veille de l'Islam :

[11] Wüstenfeld, *Die Namen der Schiffe im Arabischen,* Sitz. Akad., Göttingen, 1880.

[12] Hamidullah, *Documents,* t. II, Nos. 140, 142, 143, 151 ; le même, *al-Wathâ'iq as-siyâsîya,* Nos. 159, 161, 162, 171.

Ubulla : C'est l'ancien port de Basra (Iraq). Les auteurs arabes [13] ont connu la visite des jonques chinoises dans cet

[13] Par exemple Dînawari, Balâdhuri, Mas'ûdi, etc., voir plus bas. J'ajouterai pour suppléer aux renseignements fournis par eux, quelques extraits de l'intéressant article de Tadeusz Lewicki : « Les premiers commerçants arabes en Chine » paru dans *Rocznik Orjentalistyczny,* Lwów/Pologne, 1936, p. 173-186 ;

a) « On sait que les commerçants sabéens (de l'Arabie du Sud) se rendaient dans les ports de l'Inde, entre 130 et 100 avant J.Ch. Sur les commerçants sabéens dans l'Inde à l'époque grecque et romaine, voir article *Saba* dans Pauly-Wissowa *Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft,* zweite Reihe, Stuttgart 1920, I, 1423-1428. » (Lewicki, p. 175 et n. 2).

b) « Ce pèlerin chinois (= Fa-hien), qui a visité l'île de Ceylan vers 413 de J.Ch., y a rencontré les marchands sabéens qu'il nomme Sa-poh (Beal, Si-Yu-Ki, Buddhist Records of Western World, London, s.d., LXXIV ; Chau-Ju-Kun, Introduction, 3. » (Idem, p. 175 et n. 3).

c) « Or nous avons vu par ce qui précède, que c'est aux Chinois et aux Persans qu'appartenait la prépondérance dans les relations commerciales et maritimes entre l'Arabie et la Chine, avant l'Islam et dans la première période du khalifat. Les marins arabes qui pourtant, depuis une époque bien ancienne, fréquentaient les divers ports de l'Afrique Orientale et de l'Asie du Sud, ne s'aventuraient pas encore si loin vers l'Orient. Depuis les temps d'Agatachides jusqu'à ceux de Fahien, de Cosmas Indicopleustes et du khalife 'Umar, la côte occidentale de l'Inde et l'île de Ceylan doivent être considérées comme le point le plus avancé, vers l'Orient, de la pénétration des marins arabes. Mais bientôt avec la fondation d'un grand empire arabe qui embrassa plusieurs entrepôts arabes et persans, la situation changea un peu et les marins et les commerçants arabes commencèrent à participer au trafic avec la Chine. Les initiateurs des Arabes dans la navigation vers la Chine furent les marins persans, qui, de très bonne heure, entrèrent au service des khalifes. On peut le juger sur plusieurs toponymies d'origine persane, qu'on trouve dans les plus anciennes relations des voyages arabes en Chine. Mr. G. Ferrand nous en cite plusieurs exemples intéressants. Ce sont aussi les Persans auxquels on doit le nom chinois des Arabes *Ta-ché* : il provient du persan Tâzî, Tâgik ». (Idem, p. 175-6. Avec regret, nous supprimons ici les références qu'il donne pour chaque constatation).

d) « On sait que la navigation des jonques chinoises vers les côtes de l'Arabie remonte à une époque assez ancienne. Déjà dans les premiers siècles de notre ère, les navires chinois venaient jusqu'au voisinage du Cap Comorin (cf. Reinaud, *Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et à la Chine,* Paris 1845, I, XXII) ; plus tard, s'avançant vers l'Ouest, les Chinois arrivèrent

endroit, et ils l'ont constaté à propos de la conquête de cette ville par les Musulmans au lendemain de la mort du Prophète; à plus forte raison, les navires des voisins de la région y fréquentaient également. Voici ce que nous lisons dans un document officiel de cette époque : Le commandant 'Utba ibn Ghazwân adressa la lettre suivante au calife 'Umar, l'informant de la conquête d'Ubulla :

« De 'Utba ibn Ghazwân, à 'Umar.
« Or donc, louanges à Dieu qui a ouvert pour nous al-Ubulla, qui est le port des bateaux océaniques, en provenance de 'Umân de Bahrain, de la Perse, de l'Inde, et de la Chine. Et Il nous a donné en butin leur or, leur argent, et leur famille (femmes et enfants). Par la volonté de Dieu, je vais t'écrire les détails de tout cela ». (Dînawari, *al-Akhbâr at-tiwâl*, p. 123).

Le grand historien, al-Balâdhuri aussi en parle et dit :

„Puis 'Utba ibn Ghazwân mena les combats contre al-Ubulla et la conquit par la force. Il écrivit à 'Umar, lui en donnant des nouvelles, et dit dans la lettre que al-Ubulla était le port pour (les bateaux venant) de Bahrain, de 'Umân, de l'Inde et de la Chine ». (Balâdhuri, *Futûh al-Buldân*, p. 341).

jusqu'aux côtes de l'Arabie du Sud et au golfe Persique. D'après les auteurs arabes, al-Balâdhurî, et ad-Dînawarî, les navires d'as-Sîn se trouvaient parmi les bateaux étrangers qui fréquentaient le port d'al-Ubullah, au moment de la conquête de l'Irâq par les troupes musulmanes et de la fondation de la ville de Basra (637 ou 638 de J.Ch.), dont al-Ubulla devint plus tard un faubourg. Un autre auteur arabe, al-Mas'ûdî, nous dit que cette fréquentation des ports arabes par les bâtiments de la Chine dura encore quelques temps; parmi les points fréquentés par les marins chinois, il cite outre al-Ubulla, la ville nouvelle de Basra et les côtes de l''Umân et de Bahrain. Les données des auteurs arabes, concernant la navigation des jonques chinoises en Arabie, sont confirmées par un itinéraire chinois provenant, il est vrai, d'une époque relativement récente. Nous pensons ici à l'itinéraire contenu dans un certain recueil, compilé par Kia-Tan entre 785 et 805 de J.Ch. D'après l'itinéraire en question, les navires chinois partis de Kouang-tcheou (Canton) se rendaient jusqu'au golfe Persique ». (Idem, p. 173-174. Ici aussi il y a toutes les références nécessaires).

Plus détaillée et plus intéressante est la narration d'al-Mas'ûdi. Son ouvrage est traduit en français (et il y en a une nouvelle traduction par le savant orientaliste Charles Pellat, traduction qui est en cours de publication). Voici ce qu'il dit :

« Puis ce (commerçant) était allé par mer à Killah, qui est à peu près à moitié chemin de la Chine (= entre Basra et la Chine). Aujourd'hui cette ville est le rendez-vous général des vaisseaux musulmans de Sîrâf et de 'Umân, qui s'y rencontrent avec les bâtiments de la Chine; mais il n'en était pas ainsi autrefois. Les navires de la Chine se rendaient alors dans le pays de 'Umân, à Sîrâf, sur la côte de la Perse et du Bahrain, à Ubulla et à Basra; et ceux de ces pays naviguaient à leur tour directement vers la Chine ». (Mas'ûdi, *Prairies d'or*, I, 307-308).

Rappelons que le nom *Bahrain*, dans ces textes, ne signifie pas l'île de ce nom qu'on connaît de nos jours, entre l'Arabie saoudite et l'Iran. Cette île portait alors le nom d'Uwâl [14]; et par le Bahrain on entendait la province qu'on nomme maintenant al-Hasâ', sur la côte de l'Arabie à l'ouest de l'île de Bahrain. Dans les textes que nous venons de citer, il n'y a pas précision sur les ports et les endroits d'escales maritimes. Mais le texte suivant nous renseigne sur cette question :

Muchaqqar, Suhâr, Dabâ, Aden: En Arabie pré-islamique, les foires annuelles se tenaient souvent dans les ports, pour faciliter les caravanes à la fois de terre et de mer. Les auteurs [15] comme Ibn Habîb, al-Ya'qûbi et al-Marzûqi nous fournissent bien de détails sur ces foires (et j'en ai parlé longuement dans mon ouvrage *Le Prophète de l'Islam, sa vie et son œuvre*, t. 2, chapitre Économie) : les marchandises, les taxes, les escortes, les pays

[14] Yâqût, *Mu'jam al-buldân*, s.v. uwâl.
[15] Ibn Habîb, *Kitâb al-muhabbar*, Haiderabad-Deccan 1942, p. 263-8; al-Ya'qûbî, *Ta'rîkh*, I, 313-5; al-Marzûqî, *Kitâb al-azmina wa'l-Amkina*, éd. Haiderabad-Deccan, ch. 40, II, 161-6; al-Qalqachandî, *Nihâyat'ali-rab*, Le Caire 1959, p. 464, entre autres sources.

d'origine des commerçants visitant ces foires et même les modes de vente, entre autres précisions. En effet ces foires faisaient un tour de la Presqu'île arabique au cours d'un an. On commençait par le Nord, dans le mois de Muharram (premier mois du calendrier arabe), puis dans l'Est, puis dans le Sud et enfin dans l'Ouest. Il y avait certes des « frontières », et il fallait payer des taxes et même il était indispensable de se servir des escortes pour éviter les risques des pillards et des brigands; mais le fait même qu'il y avait des lieux fixes où chaque année les foires se tenaient régulièrement montre que l'Arabie des tribus était déjà économiquement fédérée avant l'Islam. Un extrait d'Ibn Habîb nous en donnera un idée :

« De là on allait à al -Muchaqqar, en Hajar (en 'Umân). Sa foire se tanait du premier Jumâda'l-âkhira jusqu'à la fin du mois. Les Persans s'y rendaient avec leurs marchandises, en traversant la mer... Ensuite la foire de Suhâr, en 'Umân... Puis la foire de Dabâ, qui est *l'un des deux plus grands ports de l'Arabie.* Les commerçants s'y rendaient venant de Sind, de Hind (Inde) et de Chine, ainsi que les gens de *l'Orient comme de l'Occident*... Al-Julandà ibn al-Mustakbir les y assujettissait à la dîme, tout comme dans la foire de Suhâr: il s'y comportait comme d'autres rois ailleurs... Puis la foire d'Aden... On n'y cherchait pas d'escortes, car c'était la terre d'un royaume et d'un gouvernement ferme... » [16]

L'importance de Dabâ était telle que, lors de l'islamisation de cette région, le Prophète nomma un gouverneur particulier pour Dabâ [17].

Jidda et Chu'aiba : La Coran [18] a fait allusion aux traités internationaux de commerce conclus entre les Mecquois d'une part,

[16] Ibn Habîb, *al-Muhabbar*, p. 265-266; Hamidullah, *Le Prophète de l'Islam*, II, II, 601.

[17] Balâdhuri, *Ansâb*, éd. Le Caire, I, 255; Hamidullah, *Le Prophète*, II, 607-8.

[18] Le Coran, sourate 106. Voir à ce propos mon étude « Al-Ilâf ou les rapports économico-diplomatiques de la Mecque pré-islamique » dans les Mélanges Massignon, Paris 1957, II, 293-311. Là j'ai cité aussi le texte d'al-Qummi etc.

et les Byzantins, les Iraniens, les Abyssins et les Kindies du Yémén d'autre part, pour organiser les imports et les exports. Le port qui desservait la Mecque c'est Jidda-Chu'aiba. Al-Qummi précise que les Abyssins apportaient leurs marchandises, avant l'Islam, jusqu'à Jidda, puis les commerçants mecquois s'y rendaient avec leurs ânes, pour transporter les denrées achetées jusqu'à la Mecque. Cet auteur ajoute que, par la suite les entreprenants commerçants abyssins étendirent leurs activités et ce sont eux qui se chargeaient du transport jusqu'à la Mecque, avec surcroit du prix évidemment. D'autres sources [19] donnent des détails d'un autre ordre : lors d'une famine, certains jeunes gens mecquois se sont permis d'organiser une attaque sur la caravane abyssine et de piller tout ce qui s'y trouvait. Les responsables de la ville comprirent la gravité de l'incident et des suites et des complications internationales qui, au moins, couperaient toutes les importations abyssines. Et pourtant on en avait besoin plus que jamais. Donc une délégation spéciale des notables de la Mecque s'est rendue en Abyssinie, auprès du Négus, pour s'excuser des méfaits des voyoux. Elle offrit des otages pour un meilleur comportement dans l'avenir, pour que l'envoi des denrées abyssines ne fût pas interrompu. Les auteurs précisent que le Négus traitait ces otages avec bienveillance, et leur autorisait même de faire du commerce à leur compte privé; et qu'ils firent en effet des affaires.

Il semble que les navires égyptiens aussi se rendaient à Jidda, de temps à autre. En effet à la veille de l'Islam, en 604, quand le Prophète avait 35 ans, un navire égyptien (byzantin) transportait du matériel précieux pour construire la célèbre cathédrale (*qalîs*, église, des Arabes) à San'â, alors sous l'occupation abyssine. Le navire se rendait peut-être au port de Mokha ou

[19] Baladhuri, *Ansâb*, MS d'Istanbul, II, 425; Ibn 'Abd Rabbih, *al-'Iqd al-farid*, éd. Bulaq, II, 47.

de Hudaida. Quoi qu'il en soit, une tempête causa le naufrage près de Chu'aiba (Jidda). Les Mecquois achetèrent les choses rescapées, et renoncèrent même aux dîmes de douanes alors coutumières. Celà par humanité et charité envers les naufragés [20].

A propos de l'Abyssinie, on me permettra une digression. On parle [21] d'un régent en Abyssinie qui avait vendu le roi mineur, son propre neveu, pour devenir lui même le roi absolu. Le malheureux prince se trouvait en esclavage à Badr au Sud-Ouest de Médine, tout près de la Mer Rouge. (Le malheur fut de courte durée, et le prince fut ramené par la suite dans sa patrie après une rebellion contre le tyran). Le séjour du prince abyssin en Arabie laisse penser que des caravaniers arabes ont dû se trouver en Abyssinie, pour pouvoir acheter un « esclave du Négus » et pour l'amener avec eux en Arabie. On rencontre souvent des commerçants mecquois dans la capitale du Négus: Deux notables de la Mecque, 'Abd al-Muttalib et Harb se disputent, puis se rendent chez le Négus pour qu'il tranche le litige en tant qu'arbitre... [22] Au début de l'Islam, les Musulmans de la Mecque sont persécutés par leurs concitoyens païens, et un certain nombre de Musulmans se réfugient en Abyssine; quand le Prophète infligea plus tard une défaite militaire aux Mecquois à Badr, ceux-ci envoyèrent une délégation auprès du Négus, cherchant la livraison des réfugiés mecquois, en extradition, pour se venger sur eux de la défaite de Badr [23]. Et ainsi de suite, ce qui montre les rapports suivis et intimes entre la Mecque et l'Abyssinie. Est-ce que le Prophète est allé en

[20] AZRAQÎ, *Akhbâr Makka*, p. 107; Ibn HICHÂM, *Sîra*, p. 122; HAMIDULLAH, *Le Prophète*, II, 547.

[21] HAMIDULLAH, *Le Prophète de l'Islam*, I, 194, d'après SUHAILI, *ar-Raud al-unuf*, I, 214-5.

[22] BALÂDHURÎ, *Ansâb*, éd. Le Caire, I, 32; HAMIDULLAH, *Le Prophète*, I, 194.

[23] HAMIDULLAH, le même ouvrage, I, 197-8; IBN HICHÂM, *Sîra*, p. 217-21.

personne en Abyssinie, fut-ce avant l'Islam? D'aucun ont pensé à la possibilité d'un tel voyage, peut-être par bateau, et cela pour commerce. Car environ une dizaine d'année avant l'Hégire, quand certains de ses fidèles voulurent partir pour l'Abyssinie, pour s'y refugier, pour échapper à la persécution de leur parents païens, le Prophète leur avait donné une lettre d'introduction, à l'adresse du Négus, et les termes de cette lettre laissent entrevoir que l'expéditeur et le destinataire se connaissaient [24]. Si le Prophète y est allé, il a dû avoir préféré le voyage maritime — comme ont fait plus tard ses fidèles — car le voyage par terre exige tout un détour, de la Mecque en Sinai, l'Égypte, puis l'Abyssinie, tandis que traverser la Mer Rouge, même à Babel-Mandeb, n'a pas beaucoup de difficultés.

Pour ne parler que des ports, on sait que le royaume du Yémen fut d'abord occupé par les Abyssins, puis ces derniers cédèrent la place aux Iraniens. Et dans les deux cas, ce fut une invasion maritime qui eut lieu. Mais ni dans ces évènements, ni dans l'invasion romaine, plus ancienne, on ne cite les noms des ports du débarquement [25].

UN CHANTIER NAVAL

En 'Umân, Arabie du Sud-Est, il y avait un grand port à 'Adaulà. Étant donné l'intense commerce maritime dans le Golfe Arabo-Persique, ne nous étonnons pas qu'il y avait dans cette ville un chantier pour construire des bateaux qu'on appelait *'adaulî*; « et si le roi des Perses, Ardchîr Babakân recrutait des marins parmi les Arabes de la tribu d'Azd, habitant la ville de Chihr-en-'Umân... quant à la ville d'al-Mazûn, dans le 'Umân

[24] HAMIDULLAH, même ouvrage, I, 196-7, d'après Tabari etc.

[25] Voir en général, HAMIDULLAH, le même ouvrage, I, 187-93, pour l'histoire de l'Abyssinie pre-islamique.

également, les Juifs y habitaient ; et l'on ne connaît de marins à cet endroit que chez eux seulement » [26].

ÉPOQUE ISLAMIQUE DU TEMPS DU PROPHÉTE

De l'époque islamique, il faut signaler d'abord l'histoire légendaire de Tamîm ad-Dâri, (et le mot *dâri* signifie en arabe le navigateur) : Nous lisons dans le célèbre ouvrage, le *Sahîh* de Muslim [27], un long récit de ce marin qui raconte avoir eu des aventures sur la mer, et avoir visité des îles inconnues, grâce à une tempête. Mais il n'y a pas de détails sur la région où il était allé.

Le second fait, important celui-ci, est le départ des Mecquois, convertis à l'Islam, pour se réfugier en Abyssinie. On y a déjà fait allusion. C'est au Yémén — peut-être à Mokha — qu'ils ont pris le bateau. On précise [28] que chacun a payé un demi dinar (d'or) comme frais de transport jusqu'en Abyssinie, mais on ne cite pas le nom du port abyssin non plus. Une femme d'entre ces réfugiés est restée célèbre sous le nom de *Bahriya* (la navigatrice), à cause de ce voyage d'outre-mer [29]. Il s'agit d'Asmâ', belle-sœur du Prophète. L'histoire d'une autre Musulmane, Médinoise, celle-ci, est aussi à signaler [30] : Umm Harâm raconte : Un jour le Prophète prit la sieste à midi chez nous, et quand il se réveilla, il riait. Je lui demandai la raison, et il nous dit : J'ai vu dans le songe des personnes qui montent sur le dos de la mer comme les rois sur leurs trones. Je lui dis : Prie pour

[26] IBN MANZÛR, *Lisân al-ᶜarab*, § ᶜa-d-l.

[27] MUSLIM, *Sahîh*, 52/119-121 ; ABÛ DÂWÛD, *Sunan*, ch. malâhim 15.

[28] MAQRÎZI, *Imtâᶜ al-asmâᶜ*, I, 20. Cette source précise que ce fut à Chuᶜaiba (Jidda) qu'on prit le bateau. Probablement tous ne prirent pas le même intinéraire ; et il n'y avait pas non plus des bateaux disponibles à des intervalles réguliers. Nous savons par ailleurs qu'Abu Bakr, dans le même but, avait pris le chemin du Yémen.

[29] *Le Prophète de l'Islam*, par HAMIDULLAH, I, 199 ; IBN MANZUR, *Lisân al-'arab*, § b-h-r.

[30] ABU DÂWÛD, *Sunan*, ch. Jihâd 10.

que je sois l'une d'elles. Le Prophète répondit : Tu en fais partie. Puis il se rendormit et se réveilla de nouveau riant. Sur ma demande, il répondit par une pareille réponse. Je lui dis : Prie pour que je sois l'une d'elles. Alors le Prophète répondit : Mais tu fais partie des premiers. Cette dame épousa par la suite 'Ubâda ibn as-Sâmit, qui participa à une guerre maritime, et il l'amena avec lui à Chypre, et elle mourut là-bas. Ajoutons que le tombeau d'Umm Harâm existe encore en Chypre, et il est très vénéré par les Musulmans [31].

En l'an 2 de l'Hégire, les païens de la Mecque envoyèrent une délégation en Abyssinie, pour demander au Négus de leur livrer les Musulmans mecquois qui s'étaient réfugiés chez lui, comme nous en avons déjà parlé. A ce propos on parle du voyage par bateau, mais sans détail des escales [32].

En l'an 7 de l'Hégire, pendant que le Prophète était parti pour l'expédition de Khaibar, dans le Nord de l'Arabie, une délégation des Achᶜar, du Yémén se rendit par bateau à Jâr, et de là alla à Médine pour déclarer sa conversion à l'Islam. Apprenant que le Prophète était absent, elle partit pour Khaibar et l'y rejoignit [33]. Jâr, près de Yanbûᶜ est le port le plus proche de Médine. On en parlera souvent par la suite, par exemple, quand le calife ᶜUmar creusa un canal entre Fustât (Le Caire) et la Mer Rouge — comme précurseur du Canal de Suez — les denrées alimentaires, chargées à Fustât même dans les bateaux, se débarquaient à Jâr avant d'expédier à Médine [34].

En l'An 8 H., lorsque le Prophète envoya une expédition

[31] Mme Emel ESIN, *Chypre* (illustré).

[32] *Le Prophète de l'Islam*, par HAMIDULLAH, I, 197-8, d'après IBN HICHÂM, déjà cité, cf. note No 28 aussi.

[33] TABARI, *Ta'rîkh*, éd. Leyden, I, 1571.

[34] HAMIDULLAH, *Documents*, I, 68, d'après Ibn ᶜAbd al-Hakam, Tabari, Maqrîzi, Siyûti, Encyclopaedia Britannica. A ces références, on peut encore ajouter Qalqachandî, *Subh al-aᶜchà*, III, 302, cf. ᶜAli al-Muttaqi, *Kanz al-ᶜummâl*, II, No. 6528. J'en ai parlé dans un article spécial en langue urdue.

punitive contre Mu'ta, en Jordanie byzantine — où un ambassadeur musulman avait été assassiné [35] — le Prophète envoya des renforts par mer, à Ailat, comme nous l'apprenons d'Ibn ʿAsâkir [36].

Un an plus tard, an 9 H., quand le Prophète dirigea en personne contre Tabûk, — en continuation de l'expédition de Mu'ta sus-mentionnée — il parvint à rattacher à l'État islamique certains territoires maritimes aussi, comme le port de Maqnâ (dans le Golfe de ʿAqaba), et celui d'Ailat. On en a conservé les traités de paix :

Voici quelques extraits du traité de Maqnâ : « ...j'ai reçu la visite de vos envoyés qui retournaient dans votre localité. Sitôt que mon épître que voici vous parviendra, sachez que vous serez sous la sauvegarde... Et vous serez après cela redevable du quart du produit de vos dattiers, *du quart de la pêche de vos pêcheurs* (autre sens de ce mot : radeaux), et du quart du produit des fuseaux de vos femmes... » [37]

Quant au traité d'Ailat, conclu avec son évêque, nous le reproduisons intégralement :

„Au nom de Dieu le Très Miséricordieux, le Tout-Miséricordieux. Voici un acte de sauvegarde de Dieu et du Prophète Muhammad Envoyé de Dieu, pour Yuhanna fils de Ru'ba et les habitants d'Ailat. A leurs navires et à leurs marchands sur terre et sur mer, la protection de Dieu et du Prophète Muhammad; à eux et à quiconque est avec eux parmi les gens de Cha'm (Syrie? Nord?), les gens du Yémen (le mot signifiant aussi : le Sud) et les gens de la mer.

« Quiconque d'entre eux aura causé un événement grave (= meurtre), ses biens ne sauraient s'interposer devant sa vie. Et ces (biens) seront chose acquise pour quiconque d'entre les humains les prendra.

« Or, il n'est pas légitime qu'on leur interdise l'eau qu'ils iront

[35] cf. à ce propos, mon article « Friendly Relations of Islam with Christianity and How they Deteriorted », dans : *Journal of Pakistan Historical Society*, Karachi, I/i, janvier 1953, p. 41-45.

[36] Ibn ʿAsâkir, *Ta'rîkh Dimachq*, éd. Muajjed, I, 394.

[37] Hamidullah, *Documents*, II, No. 21.

puiser ou la voie qu'ils désireront suivre, que ce soit sur terre ou sur mer.

« Cet écrit émane de Juhaim ibn as-Salt et de Churahbîl ibn Hasana avec la permission de l'Envoyé de Dieu ».[38]

Guerre maritime

Des guerres maritimes aussi ont déjà lieu du vivant du Prophète. Ibn Saʿd [39] rapporte qu'en l'an 9 H., des pirates africains (noirs) avaient paru dans une île, près de Jidda. La garnison islamique, sous le commandement de ʿAlqama ibn Mujazziz, traversa la mer, pour pénétrer dans cette île, sur quoi les pirates prirent la fuite.

Conclusion

Par ces quelques données éparses, on voit que l'époque du Prophète avait déjà commencé des activités maritimes, aussi bien commerciales que militaires. Comme dans les autres domaines, la précocité se montrera dans la navigation, et le Bédouin arabe deviendra un matelot aussi parfait qu'il le fut comme chamelier. Quand on poussera ces études pour les époques postérieures aussi, on pourra avoir un tableau plus complet du grand essor de l'activité maritime chez les Musulmans des quatre coins du monde.

BIBLIOGRAPHIE

Ali Mohammed Fahmy, *Muslim Sea Power*, Le Caire 1950.
Heyd, *Histoire du commerce du Levant*.
G. Jacob, *Der Nord-baltische Handel der Araber im Mittelalter*, Leipzig, 1887.

[38] *Ibid.*, No. 19.

[39] *Le Prophète de l'Islam*, par Hamidullah, I, 177 et 290, d'après Ibn Saʿd, I/ii, p. 118; Maqrîzî, *Imtâʿ*, I, 443.

BARTHOLD, *Der Koran und das Meer*, in : ZDMG, t. 82, p. 37-43.

Gabriel FERRAND, *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais.*
Le même, *Introduction à l'astronomie nautique arabe*, Paris, 1921-8.
Le même, dans l'Encyclopédie de l'Islam, « Ibn Madjid », « Sulaimân al-Mahri », avec bibliographies.
Le même, *Relation de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks, relatifs à l'Extrême Orient*, Paris 1913-4.

Muhammad HAMIDULLAH, *Le Prophète de l'Islam, sa vie et son œuvre*, 2 vols., Paris 1959.
Le même, *Documents sur la diplomatie musulmane à l'époque du Prophète et des Khalifes Orthodoxes*, Paris 1935, 2 vols. (avec traductions des textes).
Le même, *Muslim Conduct of State*, 5e éd. Lahore/Pakistan, 1969.
Le même, *Les Musulmans en Amérique d'avant Christophe Colomb* dans : France-Islam, Paris, Nos 11-14, janvier-avril 1968.
Le même, *al-Wâthâ'iq as-siyâsiya lil-ᶜahd an-nabawi wa'l-khilâfa ar-râchida*, 3e éd. Beyrouth 1969.

Yûsuf IBN IBRÂHÎM AL-ANDALUSI, *al-Iᶜlâm ᶜan al-hurûb al-wâqiᶜa fî sadr al-Islam*, MS. Le Caire.

Ismâᶜîl SARHANG PACHA, *Haqâ'iq al- akhbâr ᶜan duwal al-bihâr*, 3 vols, Le Caire.

WÜSTENFELD, *Die Namen der Schiffe im Arabischen Sprache*, Academie de Göttingen, 1880.

HAMMER, *Extracts from the Mohît, a Turkish work on navigation*, in : Journal of Asiatic Soceity of Bengal, Calcutta, 1834-9.

YULE-CORDIER, *Cathay and the Way Thither.*

Fr. HIRTH and W. W. ROCKHILL, *Chau-Ju-kua: his work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth centuries, entitled Chu-fan-Chi*, St Petersburg 1911.

PELLIOT, *Deux itinéraires de Chine en Inde*, dans : Bulletin de l'École Français de l'Extrême Orient, IV, 131 et suiv.

RICHTHOFEN, *China*, Berlin 1877.

T. LEWICKI, *Les Premiers commercants arabes en Chine*, dans les Rocznik Orjentalistyczny, Lvov, 1936, t. XI, 173-186.

RECUEILS DE LA SOCIÉTÉ JEAN BODIN

Tome I. *Les liens de vassalité et les immunités* (1re éd. 1936, 2e éd. revue et augmentée, 1958).

Tome II. *Le servage* (1re éd. 1937, 2e éd. revue et augmentée, 1959).

Tome III. *La tenure* (1938).

Tome IV. *Le domaine* (1949).

Tome V. *La foire* (1953).

Tome VI. *La ville*, 1. *Institutions administratives et judiciaires* (1954).

Tome VII. *La ville*, 2. *Institutions économiques et sociales* (1955).

Tome VIII. *La ville*, 3. *Le droit privé* (1957).

Tome IX. *L'étranger* (première partie (1958).

Tome X. *L'étranger* (deuxième partie) (1958).

Tome XI. *La femme* (première partie) (1959).

Tome XII. *La femme* (deuxième partie) (1962).

Tome XIII. *La femme* (troisième partie) (en préparation).

Tome XIV. *La paix* (première partie) (1961).

Tome XV. *La paix* (deuxième partie) (1962).

Tome XVI. *La preuve* (antiquité) (1965).

Tome XVII. *La preuve* (moyen âge et temps modernes) (1965).

Tome XVIII. *La preuve* (civilisations archaïques, asiatiques et islamiques) (1963).

Tome XIX. *La preuve* (période contemporaine) (1963).

RECUEILS DE LA SOCIÉTÉ JEAN BODIN
(suite)

Tome XX. *La monocratie* (première partie) (1970).
Tome XXI. *La monocratie* (deuxième partie) (1969).
Tome XXII. *Gouvernés et Gouvernants* (civilisations archaïques, Islam et Orient) (1969).
Tome XXIII. *Gouvernés et Gouvernants* (antiquité et haut moyen âge) (1968).
Tome XXIV. *Gouvernés et Gouvernants* (bas moyen âge et temps modernes) (1) (1966).
Tome XXV. *Gouvernés et Gouvernants* (bas moyen âge et temps modernes) (II) (1965).
Tome XXVI. *Gouvernés et Gouvernants* (XIXe et XXe s.) (1965).
Tome XXVII. *Gouvernés et Gouvernants* (XIXe et XXe s.) (1966).
Tome XXVIII. *Les sûretés personnelles* (civilisations archaïques, antiques et orientales) 1973.
Tome XXIX. *Les sûretés personnelles* (moyen âge et temps modernes) (1971).
Tome XXX. *Les sûretés personnelles* (période contemporaine) (1969).
Tome XXXI. *Les grands empires* (1972).
Tome XXXII. *Les grandes escales* (antiquité et moyen âge) (1974).
Tome XXXIII. *Les grandes escales* (temps modernes) (1972).
Tome XXXIV. *Les grandes escales* (période contemporaine) (1974).
Tomes XXXV à XXXIX. *L'enfant* (en préparation).

LES ESCALES ARABES AU DÉBUT DE L'ISLAM

par

Muhammad HAMIDULLAH
Professeur à l'Université d'Istanbul

TIRE A PART DE
« LES GRANDES ESCALES »
I
RECUEILS DE LA SOCIETE JEAN BODIN
T. 32. 1974

COLLOQUE ORGANISE PAR
LA SOCIETE JEAN BODIN
EN COLLABORATION AVEC LA
COMMISSION INTERNATIONALE D'HISTOIRE MARITIME
(10e Colloque d'Histoire maritime)